di Luigi Altamura*

Nel 2021 arriverà la banca-dati nazionale dei pass per disabili?

In un momento di emergenza sanitaria nazionale dal virus Covid-19 che non ci molla, forse, all'orizzonte si vede invece uno spiraglio per uno dei principali problemi in materia di mobilità che riguarda le persone con disabilità, ma anche gli organi di polizia stradale. Stiamo parlando del famigerato "pass disabile". Allora per "Il Centauro" vogliamo ricostruire quanto accaduto negli ultimi anni. Il contrassegno di parcheggio per disabili, previsto dall'art. 188 del Codice della Strada e dall'art. 381 del relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione, è rilasciato da ogni singolo comune italiano. Nella domanda per l'ottenimento del documento viene allegato il verbale della commissione medica integrata, ai sensi dell'art. 4 Legge nr. 35/2012, dove sia specificato che l'interessato ha diritto al contrassegno o certificato medico in originale rilasciato dal medico del Distretto Sanitario di appartenenza, dal quale risulti che nella visita medica è stato espressamente accertato che la persona per la quale viene chiesto il contrassegno ha titolo ai sensi dell'art. 381 DPR 495/1992. Occorre peraltro ricordare che dal 15 settembre 2015 i vecchi contrassegni di colore arancione non sono più utilizzabili, ma ancora ne vengono esposti sui cruscotti di alcune autovetture. Oggi perciò è valido unicamente il CUDE (Contrassegno Unico Disabili Europeo) di colore azzurro, che può essere usato in tutti i Paesi dell'Unione Europea, nelle aree appositamente riservate. I titolari di contrassegno per invalidi possono circolare nelle zone a traffico limitato (z.t.l.), sulle corsie riservate a bus e taxi, nelle aree pedonali (a.p.u.), purchè sia autorizzato l'accesso ad almeno un'altra categoria di veicoli per l'espletamento di servizi di trasporto di pubblica utilità ed in caso di blocco, sospensione o limitazione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica, di pubblico interesse e anti-inquinamento (domeniche ecologiche o targhe alterne).

Poichè sempre più spesso le Zone a Traffico Limitato e le Corsie Preferenziali sono sorvegliate da varchi elettronici, ogni comune ha una propria banca-dati che contiene le targhe autorizzate (c.d. "liste bianche") che permettono di far accedere i veicoli al servizio dei disabili, evitando loro sanzioni illeggittime. Come sanno molto bene i Comandanti delle Polizie Locali, non esiste una banca-dati nazionale ed ogni amministrazione comunale ha attuato dei canali di comunicazione per i disabili al fine di far pervenire le targhe al Comando,

attraverso e-mail, fax, posta certificata, portali internet. Insomma, siamo di fronte alla "solita" pubblica amministrazione che aggrava procedure a persone che hanno diritto alla mobilità, senza incappare nelle occhiute telecamere di sanzionamento. Un ottimo esempio di interconnessione di dati, nel più totale rispetto della privacy, e accessibile solo agli organi di polizia stradale, è nato da qualche anno in Veneto, con il progetto ZTL-Network, il quale si propone di far fronte ai problemi che insorgono a causa della mancata condivisione di dati tra i Comuni. Infatti, le informazioni relative ai permessi di circolazione risiedono fisicamente presso ciascun singolo comune che rilascia l'autorizzazione, ma non vengono condivise con gli altri enti.

L'assenza di scambio di informazioni tra i comuni obbliga il diversamente abile in possesso di "pass blu" che deve spostarsi in un altro comune, a preavvisare in qualche forma (fax, email ecc.) il comune di destinazione. In mancanza di questa segnalazione, la persona che circola in un comune diverso da quello che le ha rilasciato il permesso, viene sanzionata se transita in area ZTL. Quasi sempre ne segue un ricorso che comporta disagi e spese sia da parte del cittadino che della pubblica amministrazione. Ma quando arriverà una banca-dati nazionale, per evitare anche i milioni di euro che ogni anno i comuni spendono per notificare verbali a veicoli di persone diversamente abili? La legge di Bilancio 2019 aveva tentato di sbloccarne l'attivazione, con specifiche norme sull'accessibilità ai trasporti, sulla mobilità personale, con l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un apposito Fondo per l'accessibilità e la mobilità delle persone con disabilità. Il Fondo di 5 milioni di euro doveva essere destinato alla copertura finanziaria di interventi finalizzati all'innovazione tecnologica delle strutture, contrassegno e segnaletica per la mobilità delle persone con disabilità.

Un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per la famiglia e le disabilità, il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata sentiti l'Automobile Club d'Italia - ACI e le associazioni delle persone con disabilità comparativamente più rappresentative a livello nazionale, avrebbe dovuto definire annualmente gli interventi finalizzati alla prevenzione dell'uso indebito del pass disabile nonché per l'innovazione tecnologica delle strutture, del contrassegno e della segnaletica per la mobilità delle persone con disabilità. Dopo diversi incontri presso il Ministero dei Trasporti però nulla si era mosso, mentre le attività di controllo su strada di molte Polizie Locali avevano portato allo scoperto falsi pass invalidi, altri utilizzati indebitamente perché il diversamente abile era deceduto da anni, o era allettato in ospedali o in case di riposo da molti anni ed impossibilitato a muoversi. Insomma una situazione di anarchia nazionale

sempre più evidente nelle città, con proteste anche delle singole associazioni che tutelano i diversamente abili.

Ora il "decreto semplificazione", con la legge nr. 120/2020 di conversione del decreto-legge nr. 76/2020, arriva una nuova svolta con l'art. 29, titolato "Disposizioni per favorire l'accesso delle persone con disabilità agli strumenti informatici e piattaforma unica nazionale informatica di targhe associate a permessi di circola-zione dei titolari di contrassegni" entro tre mesi dall'entrata in vigore il MIT, d'intesa con il Ministero dell'Economia, il Ministero dell'Interno, sentite le associazioni delle persone con disabilità comparativamente più rappresentative a livello nazionale, previa intesa in sede di Conferenza unificata avrebbe dovuto indica-re le procedure per l'istituzione della piattaforma nel rispetto dei principi applicabili al trattamento dei dati per-sonali. Al MIT, pare si stia lavorando per la stesura del decreto che permetterà l'istituzione di una piattaforma unica nazionale informatica, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito dell'archivio nazionale dei veicoli previsto dall'articolo 226, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per consentire la verifica delle targhe associate a permessi di circolazione dei titolari di contrassegni, rilasciati ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, al fine di agevolare la mobilità, sull'intero territorio nazionale, delle persone titolari dei predetti contrassegni. Insomma è in arrivo un dialogo stretto tra il Ced della Motorizzazione e i Comuni, dove sono già attivi appositi collega-menti informatici, per dare una vera svolta che metta la parola fine ai tanti disagi per tutti.

Comandante Corpo Polizia Municipale di Verona
Dirigente Unità Organizzativa Protezione Civile Comune di Verona